

A N N A L E S
BRETAGNE
PAYS DE L'OUEST

Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest

Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine

109-3 | 2002

Varia

Les bavures de l'action corsaire : l'exemple du Croisic, 1450-1540

Alain Gallicé



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1549>

DOI : 10.4000/abpo.1549

ISBN : 978-2-7535-1487-4

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 septembre 2002

Pagination : 7-17

ISBN : 978-2-86847-768-2

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Alain Gallicé, « Les bavures de l'action corsaire : l'exemple du Croisic, 1450-1540 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 109-3 | 2002, mis en ligne le 20 septembre 2004, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1549> ; DOI : 10.4000/abpo.1549

Les bavures de l'action corsaire : l'exemple du Croisic, 1450-1540

Alain GALLICE

Enseignant au collège J. Brel de Guérande,
Docteur en histoire médiévale, CRHMA-Université de Nantes

L'action corsaire est une forme de guerre navale qui n'est pas toujours facile de distinguer de la simple piraterie à la fin du Moyen Âge et au début des Temps Modernes¹. Cette difficulté est très largement liée à la nature des sources dont nous disposons : mentions dans les registres de la chancellerie, règlements de contentieux entre États, interventions du pouvoir envers les victimes, voire et c'est plus rare, compte rendu d'enquête. Ces documents, étudiés à partir d'un dossier concernant le port du Croisic pour la période comprise entre 1450 et 1540², traitent de contentieux qu'il convient de considérer comme des bavures de l'action corsaire. Nous examinerons d'abord deux cas relativement bien informés, puis nous nous interrogerons sur le contexte qui permet que ces bavures se perpétuent, avant de faire le point sur ces actions.

L'action peut consister en une opération improvisée menée à partir d'un port à la suite d'informations reçues. C'est le cas en 1471(?), lorsqu'Alain Bouchart et quelques autres Guérandais – Quelo, de Carné, Jean de Cleuz – avec huit ou neuf *baleniers*, armés en guerre, s'emparent au large de Belle-Île de trois navires : une *escarraque*, une nef d'Espagne et une *houlique* dont les équipages s'étant *entretenus*, sur la côte de Lisbonne, avaient convenu de faire route commune, et pris l'engagement de *s'attendre et secourir l'un d'eux l'autre, si besoingn en estoit, ainsi qu'est acoustumé à fere entre marchands frequentant la mer*. Les Croisicais sont renseignés par Antoine Picart, qui, embarqué sur une *escarraque* affrétée par Ambrois Lomelin et André

1. LAURIOT-PREVOST, Catherine, « La guerre de course en Bretagne pendant la guerre de Cent ans », *Bulletin philologique et historique des travaux historiques et scientifiques*, 1966, Paris, 1968, p. 61-79 ; RUSSON, Marc, « La piraterie à la fin du Moyen Âge : l'insécurité maritime dans l'Atlantique et sur les côtes de Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles », *Bulletin de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, 1990, p. 35-60.

2. GALLICE, Alain, *Guérande et le pays guérandais du milieu du XIV^e siècle au milieu du XVI^e siècle*, Thèse, dactyl., Brest, 2000 ; *id.*, *Le Croisic, 1450-1540 : l'affirmation d'une ville et ses limites*, à paraître. Nous nous permettons de renvoyer une fois pour toutes à ces ouvrages pour la présentation du milieu social des marchands marins.

Spinolle de Nantes, a été *mis et gecté à terre* à la suite de *certaines larroucins*. Alain Bouchart s'enquiert de la présence d'Anglais et de marchandises anglaises dans les navires avant de passer à l'attaque : cette présence, à ses yeux, justifie l'entreprise corsaire. Avec leurs prises, les Croisicais gagnent Noirmoutier, c'est-à-dire un port non breton. Ils cherchent à obtenir de leurs victimes une promesse de silence, et à négocier la remise des navires soit 3 000 saluts pour la *carraque* et 526 pour la houlque, ce qui est accepté – sans doute faut-il y voir une volonté de dissimuler la prise sous une vente fictive. Cependant, les victimes portent l'affaire devant la justice ducale. Ils font valoir que les marchandises n'étaient pas anglaises, et donc que l'entreprise n'est pas corsaire. Le pouvoir intervient alors pour condamner les agresseurs. Le duc ordonne que les biens soient rendus aux plaignants. Le sergent d'armes du duc et Jean Sorel, *serviteur dudit Spinolle*, portent les lettres du prince au Croisic, où ce dernier est traité de *maulvese et traiteuse maniere*, et dépouillé de dix écus, d'un signet en or ainsi que d'un diamant valant quatorze réaux³. Le sort singulier fait à Jean Sorel donne à penser qu'il ne s'agit non pas tant d'une révolte contre la justice ducale, que d'une réaction au double jeu mené par les Spinolle.

Mais le plus souvent, un navire est préparé spécialement pour la guerre et l'opération est méthodiquement organisée. Une enquête de 1529 est riche d'enseignement. Elle nous met en présence d'une barque du Croisic, sans doute de 18-20 tonneaux, qui appartient à un marchand, Vincent Poret. Elle est armée en guerre : on a recruté un équipage, soixante-trois hommes, avec au moins un marin d'origine non locale, Jean de Maranne natif de Lucel, dans l'évêché de Saintes ; le commandement du navire est adapté à la situation avec aux côtés du maître, Pierre Marcon, un capitaine, Simon Le Piquart ; il est doté d'*artillerie et bastons de guerre*. Les objectifs sont définis : gagner la *coste d'Irlande* et attaquer les *marchans du Portugal et de l'Espagne*. Une première prise est faite entre le raz de Saint-Mathieu et l'île de Batz, et la cargaison d'*ostades* – sorte de brocette mêlée de laine ou de poil – est écoulée à Tréguier. Toutefois, l'accomplissement du programme est compromis par les vents contraires, ce qui oblige à se *retirer* au havre de Port-Blanc et à y séjourner dix à douze jours. C'est là que se fait la rencontre avec ceux d'une *petite barque* du Croisic, sans doute de 15-16 tonneaux, équipée de trente hommes dont le maître est *Fiston* et le capitaine Pierre Palefrenier, et qu'est conçue l'opération commune qui allait valoir aux Croisicais l'accusation d'être des

3. PORT, Étienne, « Alain Bouchard, chroniqueur breton », *Annales de Bretagne*, 36, 1924-1925, p. 517-522 : évoque une pièce d'archives, dont la date ne peut être établie, mais qui pourrait être 1471 ; le document, qui se trouvait aux Archives départementales de Loire-Atlantique, a été transmis à C. de La Roncière qui le communiqua à Étienne Port ; repris par KERHERVE, Jean, « Bretagne et Flandres. Les échanges du XIV^e au XVI^e siècle », *Ar Men*, 22, août 1989, p. 30. Sur les Italiens à Nantes, MATHOREZ, Jules, « Les Italiens à Nantes et dans le pays nantais », *Bulletin italien de la faculté des Lettres de Bordeaux*, 1913, p. 112-127 ; KERHERVE, Jean, *L'État breton aux XIV^e et XV^e siècles. Les ducs, l'argent et les hommes*, 2 vol., Paris, 1987, p. 647.

pillars de mer. Il s'agit d'une attaque perpétuée dans le havre de Perros contre un navire de Flandre sur lequel se trouve Claude Taudet, se disant facteur de Roch Chataignier, de l'île de Ré. Mais pour les Croisicais, il navigue pour un Espagnol et l'action est corsaire. En fait, l'enquête montre que Claude Taudet est effectivement facteur d'un Espagnol, et qu'il dispose de trois chartes-parties, l'une en espagnol, l'autre en flamand et la troisième en français, dans laquelle il est qualifié de facteur de Roch Chataignier : procédé destiné à éviter d'être inquiété par les uns ou par les autres. Les autorités locales interviennent : Marcon et certains hommes d'équipage sont mis aux arrêts et gardés par une vingtaine de personnes de Bréhat ; la cargaison de harengs prise sur le navire flamand et que les Croisicais avait vendue à un marchand de Bréhat est saisie, ainsi que l'artillerie des deux barques placées à sec au Havre de Saint-Michel où elles sont désarmées. La nuit suivante, les équipages de ces deux unités, et celui d'un autre navire du Croisic qui se trouve à Bréhat, appartenant à *ung nommé Bourbon*, attaquent ceux qui les gardent, et s'efforcent en vain d'emmener les barques qui avaient été saisies. Le surlendemain, des Croisicais cherchent à négocier avec Claude Taudet et un accord – qui ne sera pas appliqué – est trouvé pour la restitution des deux unités. Finalement, à l'arrivée d'une commission d'enquête, les Croisicais abandonnent leurs deux embarcations, et gagnent le large⁴.

Les Croisicais apparaissent en chasse, soumis aux aléas de la météorologie⁵, montés sur de petites unités agissant de conserve⁶. Lorsqu'une opération est réussie, le butin est immédiatement écoulé. L'entraide entre compatriotes, la mauvaise foi érigée en système de défense – un capitaine croisicais se fait passer pour Claude Taudet –, le recours à la force pour se sortir d'un mauvais pas sont autant de comportements caractéristiques d'actions à la limite de l'illégalité. Le fait que les marchands se couvrent de précautions⁷, jouant sur des sauf-conduits multiples éventuellement tru-

4. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 F 1125, les témoignages ne concordent pas totalement, celui de Jean de Maranne, f° 22-28, a été privilégié.

5. À rapprocher des problèmes rencontrés pour franchir le ras de Saint-Mathieu, MICHEA, Hubert, « Le passage du raz de Saint-Mathieu à la fin du Moyen Âge », *107^e Congrès national des Sociétés savantes*, Brest, 1982, Paris, 1984, p. 255-276 ; *id.*, « Le passage de la pointe de Bretagne au Moyen Âge. Les délais de transmission », *111^e Congrès national des Sociétés savantes*, Poitiers, 1986, Paris, 1988, p. 428 ; *id.*, « Actes et piraterie dans les eaux de Pen-ar-Bed au Moyen Âge », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1991, p. 203-213.

6. On peut penser que certaines actions ont été menées de conserve avec un navire d'un autre port, comme il apparaît pour des actions corsaires « ordinaires ». La lettre de rémission obtenue, le 12 avril 1525, par Pierre Fondose, natif de Gascogne et demeurant à Bordeaux rapporte que trois mois auparavant, il s'était embarqué sur un *gallion de guerre* portant artillerie mais également dix-huit à vingt tonneaux de vin qui furent vendus à Redon. De là, il avait gagné Le Croisic, et avec des *gens* de ce port, il avait navigué vers la côte d'Espagne ; puis avec l'aide d'une barque du Croisic, il s'était emparé d'un navire espagnol chargé de froment venant d'Angleterre et l'avait ramené au Croisic, Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 29, f° 58v-60v.

7. Même comportement révélé par une lettre, du 24 mars 1531, d'Alvaro Pardo, marchand espagnol résidant à Rouen, MOLLAT, Michel, « Une lettre inédite d'un marchand

qués, autorise les attaquants à agir sans distinction de nationalité, quitte à affronter ensuite les tribunaux, et à se prêter à des compositions, ce qui ne peut qu'ouvrir la voie à des entreprises illégales. Le fait que le pavillon ne couvre pas la cargaison rend la prise légitime si celle-ci appartient à un ennemi, même si elle est chargée sur un navire neutre ou allié ou encore appartenant à des compatriotes – le 14 janvier 1473, une lettre de rémission est accordée à Michel Le Vaillant de Guérande pour *pluseurs prinses* faites sur mer *sur les subgiz de ce duché durant la guerre*⁸. La situation politique complexe connue par les proclamations officielles⁹, le jeu des rumeurs¹⁰, la mauvaise foi qui conduit à feindre d'ignorer les trêves, la contestation des sauf-conduits – le 18 avril 1464, est évoqué un navire anglais arrêté au Croisic *soubz umbre et couleur* d'un sauf-conduit *vicieux et non valable*¹¹ –, les dénonciations – avérées dans le cas de 1471 (?), et plus qu'envisageable dans le cas de 1529 – favorisent le passage à l'acte, d'autant plus que le recours à la fraude est une pratique relativement courante : le 4 février 1513, une enquête est diligentée au sujet de deux navires et trois barques du Croisic qui, en dépit des interdictions faites sous peine de la *hart*, ont pris la mer¹². Le fait encore que ce sont très souvent les mêmes navires et les mêmes armateurs, les mêmes ports qui peuvent selon les cas participer au commerce ou à des entreprises corsaires¹³ contribue à donner de la course des objectifs militaires mais également marchands, ce qui paraît permettre la poursuite d'activités commerciales, sous une autre forme, en temps de

espagnol résidant à Rouen (1531) », *Hispania*, 1956, 65, p. 7-8, repris dans *Études d'histoire maritime (1938-1975)*, Turin, 1977, p. 111-112. Sur ces chartes-parties truquées et destinées à tromper l'auteur d'un arraisonnement éventuel, BERNARD, Jacques, *Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, 1959 (1962), p. 458-460.

8. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 7, f° 14v, mentionnée *ibid.*, B 12838/1, f° 235. Sur cette question, LAURIOT-PREVOST, Catherine, « La guerre de course... », *op. cit.*, p. 66; MOLLAT, Michel, « De la piraterie à la course réglementée (XIV^e-XV^e siècles) », *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen Âge*, 1975, p. 8-12; MERLIN-CHAZELAS, Anne, « Une ordonnance inédite de François I^{er} pour la répression de la piraterie », *Bulletin philologique et historique des travaux historiques et scientifiques*, 1968, p. 87-93; ABRAHAM THISSE, Simone, « Bretons et Hanséates à la fin du Moyen Âge : relations politiques et diplomatiques », dans 1491. *La Bretagne terre d'Europe. Actes du colloque international de Brest, 2-4 octobre 1991*, actes réunis et publiés KERHERVE, Jean et DANIEL, Tanguy, Brest, 1992, p. 39.

9. Elle alimente la spéculation commerciale, le 21 avril 1513, Louis XII constate que *soubz coulleur de certaine treve* faite entre le roi de France et celui d'Espagne, certains ont stocké *grand nombre de blez tant fromens, seigles, orges, avoynes que autres*, Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 21, f° 83v-84v.

10. Une nef espagnole, en juillet 1502, est prise *obstant le bruyct de guerre que on espoit* entre le roi de France et celui d'Espagne, *ibid.*, B 14, f° 26, 18 février 1503.

11. *Ibid.*, B 3, f° 45v; BERNARD, Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, 3 vol. Paris, p. 776.

12. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 21, f° 23.

13. PLANIOL, Marcel, *Histoire des institutions de Bretagne*, 4 vol., Mayenne, 1981-1982, t. IV, p. 59; LAURIOT-PREVOST Catherine, « La guerre de course... », *op. cit.*, p. 64; MOLLAT, Michel, « Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Âge : aspects économiques et sociaux. Position de problèmes », *Hansische Geschichte blatter*, 1972, repris dans *Études d'histoire maritime*, *op. cit.*, p. 476-477.

guerre¹⁴. En Bretagne ducale, le budget ne se préoccupe pas de défense maritime avant une date tardive. Les navires et combattants sont payés par le trésorier général sur le produit de la taxe du convoi, et ce n'est qu'à la fin du siècle que l'État se préoccupe d'acheter ou de faire construire de grosses unités. Aussi le duc, puis le roi ont-ils recours à la réquisition selon un système apparenté à la *retenue* connue pour les armées de terre et comportant un partage des prises en mer¹⁵. Tout cela débouche sur les actions illicites de ceux qui sont alors dénommés *pirates et ecumeurs de mer*¹⁶. Dans un tel contexte, toute tension entre des pays disposant de flottes ne peut qu'amener une recrudescence de l'insécurité sur mer¹⁷.

Les efforts de réglementation, entrepris dès le x^v^e siècle, ont fixé à la fin de ce siècle les règles de la course. Les maîtres de navire doivent bailler caution, s'engager à ne faire aucun dommage aux amis et alliés de leur prince et à réparer ceux qu'ils pourraient avoir commis¹⁸, comme en témoigne, le 28 février 1488, l'injonction faite aux officiers ducaux d'obtenir l'*avenant* de ceux du Croisic qui prennent la mer avec leur engagement de n'agir *viollement sur mer ne ailleurs sur nulz ne aucuns des subgists du duc*¹⁹. La caution est égale à la valeur du navire, des apparaux et de l'avitaillement²⁰. Le rôle d'embarquement est déposé, un serment est prêté. En cas de prise, le corsaire ne doit pas faire disparaître les papiers saisis²¹. Il doit ramener sa prise au port le plus proche, et la remettre aux représentants de l'amiral, ce dernier ayant droit au dixième du revenu de la prise²². Le corsaire doit faire un rapport, et ne peut disposer de sa prise qu'après enquête et jugement rendu attestant qu'elle a été faite sur un ennemi déclaré. Défense est faite à tous d'acheter des produits à des *escumeurs de mer*²³. Mais les difficultés à faire rendre la justice, ou pour le moins la len-

14. BERNARD, Jacques, *Navires...*, *op. cit.*, p. 774-777. MOLLAT, Michel, « Guerre de course... », *op. cit.*, p. 477-479; LESPAGNOL, André « La vie quotidienne à Saint-Malo au temps des découvertes », *Le monde de Jacques Cartier. L'aventure au x^v^e siècle*, Braudel, Fernand (dir.), Montréal/Paris, 1984, p. 223-224.

15. KERHERVE, Jean, *Histoire de la Bretagne et des pays celtiques*, Morlaix, 1987, t. II, nouv. éd., p. 60.

16. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 14, f° 49, 1^{er} avril 1503.

17. RUSSON, Marc, « La piraterie... », *op. cit.*, p. 52, et *infra*.

18. KNOWLSON, Georges Akenhead, *Jean V, duc de Bretagne et l'Angleterre (1399-1442)*, Cambridge/Rennes, 1964, p. 67, 170-172.

19. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 11, f° 123.

20. L'accord de 1411 entre Jean V et Henri IV d'Angleterre inaugure le système de la caution, DARSEL, Joachim, « Contribution de la Bretagne à l'élaboration d'un droit de la mer », *Bulletin philologique et historique des travaux historiques et scientifiques*, 1966, p. 11.

21. En 1463, Gilles de Crésolles, embarqué sur un navire anglais est intercepté par deux navires français armés en guerre, ne parvient pas à jeter à la mer les sauf-conduits *fenestrez* qui sont remis aux autorités ce qui fait éclater l'affaire des sauf-conduits, Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 198/24. Sur cette affaire B.-A. POCQUET du HAUT-JUSSE, *François II, duc de Bretagne, et l'Angleterre*, Paris, 1929, p. 68-69, et sur son volet guérandais GALLICE, Alain, *Guérande et le pays guérandais...*, p. 202, 502, 620.

22. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 8, f° 141.

23. *Ibid.*, B 12838/2, f° 406v, registre de chancellerie commencé le 3 octobre 1485.

teur de l'action de celle-ci²⁴ et des commissions de réparations qui se mettent en place²⁵, sont des facteurs qui concourent à la pérennisation des abus, et atténuent l'effet dissuasif des sanctions. D'autant que la population peut faire bloc contre leur application comme au Croisic en 1471, ou encore en 1540, date à laquelle une commission est donnée à Marc de Carné de procéder à l'exécution définitive de la sentence prononcée contre les maîtres pilotes Guillaume et Jean Bihan, originaires du Croisic, qui avaient dévalisé en mer, avant février 1540, des navires du Portugal, sentence dont l'application, tentée une première fois, avait échoué en raison d'une émotion populaire²⁶. Or, l'absence de réparation appelle, en représailles, la délivrance de lettres de marque. L'une d'elle, impliquant des Croisicais – en 1473, des Espagnols, qui se sont emparés d'un navire de Quimper et d'un de Groix, affirment *qu'ilz avoient esté par l'espace de vingt et deulx moys playdoier devant le duc et son conseil o Jehan Mahé et aultres de Guerrande et par deffault de justice ils avoient marcque du roy de Castille*²⁷ –, permet de bien distinguer la lettre de marque du droit de prise qui concerne le temps de guerre et caractérise la course. Elle repose sur le droit reconnu à un particulier qui n'aurait pu obtenir justice par les voies ordinaires de reprendre, même par la force, son bien ou l'équivalent du dommage causé à son bien sur l'étranger auteur du préjudice ou sur les concitoyens de cet étranger. Pour légitimer ce droit, il faut qu'un déni de justice soit établi. Cela repose sur le principe de responsabilité collective et de la solidarité de la nation de l'auteur du dommage causé²⁸. Aux lettres de marque peuvent faire suite des lettres de contre-marque. Ainsi le système est-il à même de s'entretenir de lui-même.

La violence n'est pas inhérente à ce type d'actions : la reddition du navire attaqué l'évite, et l'adversaire peut chercher son salut dans la fuite. Le procès de canonisation de Vincent Ferrier, entamé le 21 novembre 1453, men-

24. Une caravelle, sans doute construite à Saint-Jean-de-Luz et qui navigue pour les Bordelais avant d'être capturée par des Croisicais en 1497, n'a pas été restituée sept ans plus tard, BERNARD, Jacques, « Les types de navires ibériques et leur influence sur la construction navale dans les ports du Sud-Ouest de la France (xv^e-xvi^e siècles) », *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux xv^e et xvi^e siècles*, Actes du cinquième colloque international d'histoire maritime (Lisbonne, 14-16 septembre 1960), présentés par Michel MOLLAT et Paul ADAM, Paris, 1966, p. 215-217 ; *id.*, *Navires...*, *op. cit.*, p. 776 ; LAURIOT-PREVOST, Catherine, « La guerre de course... », *op. cit.*, p. 77.

25. En 1414, avec l'Angleterre, KNOWLSON, Georges Akenhead, *Jean V...*, *op. cit.*, p. 86, en rapport avec le travail de cette commission existe une liste de *prises de mer faites par les Bretons*, Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 202/3, non datée ; autre liste non datée, *ibid.*, E 203/8. En 1459 avec l'Espagne, *ibid.*, E 131, f^o 23v, 24v, 36, 12 août et 14, 18 janvier 1460 ; et encore tribunal de Bayonne, *infra*, tableau.

26. Pour 1471, *supra* ; pour 1540, Biblio. nat., ms. fr. 5503, f^o 161, LA RONCIERE, Charles de, *Histoire de la marine*, t. III, *Les guerres d'Italie. Libertés des mers*, Paris, 1906, p. 293.

27. Arch. dép. Loire-Atlantique, E 202/15. Autre exemple en faveur de Rolland Sallio et Guyon Le Mercier (qui ne sont peut-être pas Croisicais) contre les habitants de Darthemme, *ibid.*, B 7, f^o 46v, 20 mars 1473.

28. BOITEUX, L.-A., *La fortune de mer : le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968, p. 26-29 ; MOLLAT, Michel, « De la piraterie... », *op. cit.*, p. 10.

tionne la *Marie* de Guérande dont le capitaine est Hervé Cariou, qui, un mercredi de 1452, vers une heure de l'après-midi, venant d'Espagne avec une cargaison de fer, et naviguant par temps de brouillard, voit surgir un navire anglais armé en guerre. L'équipage guérandais, conscient de son infériorité, se prépare à se rendre, lorsque sur l'initiative d'un jeune marchand, l'équipage se voue à Vincent Ferrier ; les rafales de vent éloignent alors les Anglais et permettent aux Guérandais de gagner Saint-Gilles²⁹. Les prières n'ont pas compromis la capacité à manœuvrer de l'équipage qui sème son poursuivait sur une courte distance : le port de Saint-Gilles étant à 20 lieues.

Mais si l'adversaire résiste, la force est légitime puisque l'équipage qui n'obtempère pas à la demande donnée d'*avallez le treff* – comme il l'est demandé, en 1471, par Alain Bouchart³⁰ –, c'est-à-dire à l'ordre intimé par l'assaillant à ceux du bâtiment adverse d'immobiliser leur navire en amenant la voile, est alors considéré comme rebelle. La pire violence, aux dires des victimes, peut alors accompagner l'assaut, comme en témoignent, en 1524, les lettres patentes du roi, qui ordonnent de restituer à Jean Bonhons, bourgeois et marchand de Rouen, et à Paul Lemaistre, bourgeois et marchand de Dieppe, le navire la *Sainte-Marie* de Nice de 200 tonneaux, affrété à Gênes, le 1^{er} janvier 1522, et attaqué près du cap Finistère par sept embarcations du Croisic. Les hommes de la *Bonne-Aventure* de Guillaume Le Becquet, du *Signe Jouan* de Jean Legrant, de la caravelle de Michel Tillon (Le Tillon), de celle de François Quelbot (Quelo) et de deux petits navires nommés La Crozille et la Chaloupe *pendirent les aucuns par les genitoires, leur baillèrent ribaudes par la teste, leur faisant sortir par les bouches et oreilles grant effusion de sang, et rompirent coffres et casses estans oudict navires, despollerent et mirent en chemise maistre, contremaistre, escripvains, gens et facteurs*³¹.

Notre dossier fait état d'affaires où les Croisicais s'opposent à des Anglais, mais également à des Espagnols, des Français (cf. annexe) et des Portugais³². En 1523, une opération menée contre des Italiens est remarquable. Des biens ont été pris *sur mer* provenant de trois *galleaces* que le roi d'Angleterre avait retenues l'année précédente pour les incorporer dans sa flotte, et que le vice-amiral du Chillon surveillait. Leurs cargaisons avaient été transbordées par les Vénitiens à bord d'un navire anglais, *Tousles-Saints*, qui est pris par *aucuns* du Croisic³³ – Guinolay Guyton, Pierre

29. FAGES, Pierre-Henri, *Le procès de la canonisation de saint Vincent Ferrier*, Paris, 1904, n° 292, p. 239-240.

30. PORT, Étienne, « Alain Bouchard... », *op. cit.*, p. 519 ; LA RONCIERE, Charles de, *Histoire...*, *op. cit.*, t. II, p. 159.

31. Biblio. nat., ms. fr., 5086, f° 142-146, BREARD, Charles (éd.), « Lettres patentes, relatives à la prise d'un vaisseau, en faveur de Jean Bonhons », *Bulletin de la Société d'Histoire de Normandie*, 30, 1896-1899, p. 333-337. Et encore, Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 28, f° 69v, 123v, 30 avril, 8 juillet 1523, qui ordonne une enquête puis la restitution des biens.

32. *Supra*, note 26.

33. Biblio. nat., ms. fr., 5500, f° 330v ; LA RONCIERE, Charles de, *Histoire...*, *op. cit.*, t. III, p. 183-184.

Lesneven, Guyon Guillemin, Jean Gastinel, Michel Lelou, Guillaume Le Tillon – ce qui provoque l'intervention des *duc et seigneurie de Venize*, et de la *communauté et seigneurie de Racgoucze*, de la société Anthoine et Louis de Bonnyso et des *compaignons* de Lyon et suscite, en Bretagne, plusieurs décisions de justice : le 11 mai 1523, ordre est donné de restituer les biens ; le 27 novembre 1523, appel des Croisicais devant le parlement ; le 3 octobre 1525, évocation au conseil en faveur des *Ragouciens* ; le 14 mars 1526, licence est accordée afin de faire arrêt sur les marchandises appartenant à des *Ragouciens*³⁴. En 1526, on retrouve les mêmes auxquels s'ajoutent Jean Pen, Nicolas Ervault et Pierre Le Tillon, à propos de la prise d'un navire génois³⁵. Parfois encore l'adversaire est un Breton³⁶.

Dans toutes ces actions, l'adversaire est parfaitement identifié. Très rares sont les mentions où l'auteur du forfait est inconnu³⁷. Ce n'est qu'alors que l'on pourrait véritablement parler de l'action de *certain pirates de mer* comme il est dit, le 13 septembre 1533, dans une commission d'enquête donnée aux juges de Guérande, en faveur d'Yvon Goustan, à propos de *certain ravissement de biens* dont il a été victime³⁸.

L'importance quantitative de ces affaires est difficile à apprécier en raison d'une documentation fragmentaire et parfois difficile à interpréter. On dénombre une quarantaine d'affaires entre 1467 et 1540, c'est-à-dire sur une durée de soixante-treize années. Elles engagent un nombre relativement important de maîtres de navires, et présentent des polarités tant en ce qui concerne les protagonistes que les dates : 1470-1475 ; 1487-1492 ; 1513-1517 ; 1522-1526, 1529-1534 où chacune des années est marquée par au moins une affaire et parfois plus. Cela confirme bien que celles-ci correspondent à des périodes de tension envers un adversaire particulier, et donc qu'elles sont à rattacher à un contexte d'engagements militaires.

Le rapport des bavures des actions corsaires peut être important. En 1471, l'*escarraque* attaquée par Alain Bouchart, a une cargaison estimée à

34. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 28, f° 83v, 211v, *ibid.*, B 29, f° 166, *ibid.*, B 30, f° 54v.

35. Le 18 juillet 1526, *ibid.*, B 30, f° 143. Le 12 septembre 1526, les Croisicais font appel au parlement d'une sentence donnée par le sénéchal de Nantes, *ibid.*, B 30, f° 176.

36. *Supra*, note n° 8, 19 ; le 23 avril 1488, don à Jean Terroualle, maître de la *Jeanne* du droit de confiscation qui revient au duc sur une pinasse chargée de sel qui ravitaillait les Français, *ibid.*, B 11, f° 170. Le 9 janvier 1491, sont impliqués dans la prise d'une cargaison de vins, Jean Gilles, Mahé Porsal, Julien Davy, Jean Huguelin, Nicolas Pengault, Jacob Rio, Jean Le Lan, Guyon Le Duc, *ibid.*, B 13, f° 106. En 1492, le navire de Jean Le Vaillant est victime de Jean Lucas, *ibid.*, B 14, f° 115, 2 septembre 1503. Des incidents, voire des règlements de compte sont possibles, le 20 novembre 1521, Pierre Pondeloc obtient l'ouverture d'une enquête parce qu'un navire chargé de sel lui appartenant a été *effondré* en mer, *ibid.*, B 26 f° 197, 218, 14 décembre, B 27, f° 34, 21 février 1522.

37. Le 24 mars 1517, Guinolay Le Chapon, est victime d'*aucuns mariniers à luy incongnuz*, *ibid.*, B 23, f° 188. Voir encore, *ibid.*, B 22, f° 171, 186v, 23 octobre et 5 décembre 1515, Jean Trimault dénonce le *rapt* d'une barque de 12 tonneaux chargée de céréales ; *ibid.*, B 32, f° 107v, 25 juin 1530, plaintes d'Hervé Guyton, Jean Pen, Pierre Lesneven à la suite de la prise de leur navire le *Toussaint*.

38. *Ibid.*, B 35, f° 220v.

15 000 écus, celle du navire de Jean Bonhons à 20 000 écus³⁹, mais le profit est souvent moindre⁴⁰. Cependant les pertes sont possibles. La balance pour ceux qui s'y livrent est impossible à établir. Mais un enrichissement personnel ponctuel est envisageable. D'un point de vue plus général, en faisant naître des inquiétudes sur les échanges maritimes, en provoquant des pertes qui peuvent être irréparables pour certains marchands, ces actions ne peuvent être considérées, à la fin du Moyen Âge, comme une forme de vie économique, mais seulement une activité de remplacement ou de complément⁴¹.

•

Cette étude menée au niveau local montre que nos sources ne concernent que des actions corsaires qui pouvaient être contestées par les victimes. Elle permet encore de relativiser le phénomène : si les cas connus sont relativement nombreux, ils ne concernent malgré tout qu'un nombre limité de navires. Mais il faut surtout remarquer que ces affaires se déroulent pendant des périodes de conflit et qu'elles mettent essentiellement en scène les belligérants de ces conflits.

Annexe – Contentieux connus opposant des marins des Croisicais d'une part, et, d'autre part, des Anglais, des Espagnols et des Français

Les actions impliquant des Croisicais et des Anglais

Actions croisicais contre des Anglais :

Le 8 novembre 1487, Jean Kerascouet, capitaine, Jean Lusinic, Jean Boznec, Jean Le Picart, Jean Bouis, Guion Bourdallo prennent deux navires chargés de draps et *autres*, ils seront ajournés pour *certaines pilleries* et les biens de Jean Kerascouet saisis, Arch. dép. Loire-Atlantique, B 11, f° 38v, 66, 166-166v, 8 et 16 novembre 1487, 2 mars 1488;

Liste non datée de prises, *ibid.*, E 203/8, f° 2-5v, où figure un *nommé* Chappon, et par ailleurs Yvon Le Chappon et Jean de Chevangoff;

Le 30 janvier 1516, mise en cause de Noël Le Menguen (peut-être à rapprocher de Le Mauguen qui est un nom connu au Croisic?), *ibid.*, B 22, f° 220;

Le 13 octobre 1523, *ibid.*, B 28, f° 186v, mandement contre les habitants du Croisic;

Le 5 octobre 1538, *ibid.*, B 38, f° 152v, évocation à Nantes visant Jean Kerreix (Karahès) *et autres*.

Actions anglaises contre des Croisicais

Noël 1463, *ibid.*, B 3, f° 13, 16, 22 et 29 janvier 1464, prise de la pinasse de Julien Le Rouxeau;

39. PORT, Étienne, « Alain Bouchard... », *op. cit.*, p. 518.

40. 100 l esterling, Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 203/8, f° 4v, s.d. Un tableau de valeur de cargaisons prises est présenté par RUSSON, Marc, « La piraterie... », *op. cit.*, p. 89, qui relève soixante-dix-huit actions dont les Bretons sont accusés d'être coupables, et quatre-vingt-sept où ils sont victimes, p. 37-39, tableau p. 38, carte p. 40.

41. MOLLAT, Michel, « Guerre de course... », *op. cit.*, p. 479-481, 484.

En 1472, prise du *Saint-Goustan* de Jean Le Mercier, O'BRIEN (A. F.), « Commercial relations between Aquitaine and Ireland », *Aquitaine and Ireland in the Middle Âge*, éd. par J.-M. Picard, Cambridge, 1995, p. 47 ;

Le 11 novembre 1485, prise du *Christopher*, MOLLAT (M.), *Le commerce normand à la fin du Moyen Âge*, 2 vol., Paris, 1952, note 21, p. 136 ;

Le 28 août 1475, Guillaume Jouan reçoit 100 L du roi d'Angleterre en dédommagement de la prise d'un navire par les corsaires de Fowey, POCQUET du HAUT-JUSSE (B.-A.), *François II, duc de Bretagne, et l'Angleterre*, Paris, 1929, p. 182-183, 187 ;

Avant le 2 décembre 1474, *ibid.*, p. 183-188 ;

Avant le 9 avril 1484, *ibid.*, p. 240-241 ;

Avant le 11 novembre 1485, *ibid.*, note 19, p. 274 ;

Le 31 août 1487, cinq Anglais sont remis à Pierre Rigault, Pierre Deniaulx et Guillaume Le Goguer avec congé de naviguer avec un navire de 60 tonneaux, Arch. dép. Loire-Atlantique, B 10, scellé le 3 septembre 1487 ; il peut s'agir d'un dédommagement à la suite d'une action anglaise ;

Le 17 janvier 1523, *ibid.*, B 28, f° 5v, plaintes des veuves Yvon Le Poitevin et Jean Martin à propos de *certaines* pertes de navires.

On peut ajouter des actions contre les *Yirlandois* et des *Écossais*

Le 10 janvier 1513, *ibid.*, B 21, f° 12v, à propos de la prise d'*Hirlandois* ;

Le 4 avril 1534, *ibid.*, B 36, f° 47v, prise en mer d'un galion appartenant à Jean Tampion, Écossais, par Vincent Laurens, le navire est ramené au Croisic.

Les actions impliquant des Croisicais et des Espagnols

Actions de Croisicais contre des Espagnols :

Le 26 octobre 1487, prise d'un navire de Bilbao par Jean Kerascouet, *ibid.*, B 11, f° 10v ;

Le 22 octobre 1516, prise d'un navire de Portugallet, *ibid.*, B 23, f° 120v et 146v, le 23 décembre 1516 ;

Le 28 février 1517, prise d'un navire par Nicolas Dupé, *ibid.*, B 23, f° 178 ;

les 9, 20 et 28 mai 1517, Jean Le Roy, Guy Molle, Jean Allain, Jean Chauvin, Jean Maucazdre, Olivier Cozmaire (Croisicais ou Cornouaillais), Pierre Menguer, Jean Gras, Symon Gaultier (sans doute de Lavau), sont ajournés à Bayonne, *ibid.*, B 23, f° 208, 217v, 219v ;

Le 22 mars 1530, action menée par Guillaume Trimau et un *nommé* Bihan, *ibid.*, B 32, f° 53, et sans doute, B 33, f° 60v, 19 avril 1531 ;

Le 20 mars 1532, certains prisonniers accusés de *pilleries de biens* sont conduits de Guérande à Nantes, *ibid.*, B 34, f° 64v.

Actions espagnoles contre des Croisicais

Le 1^{er} octobre 1467, la *Marie* de Guérande, de Pierre Guynement et Yvon Mahé, est prise par trois navires espagnols, *ibid.*, B 5 f° 115^{bis}v ;

Le 2 avril 1515, commission d'appel en faveur de Daniel Penprat en procès avec des Espagnols, *ibid.*, B 22, f° 56 ;

Le 21 janvier 1522, il est interdit à un *nommé* Gruyer et à Aubin Le Roy de poursuivre une action intentée en justice contre ceux qui ont arrêté un navire espagnol, *ibid.*, B 27, f° 12 ;

Le 24 mars 1515, la pinasse d'Yvon Le Poitevin, facteur de Pierre Gastinel et de Jean Le Roy, est attaquée, *ibid.*, B 22, f° 46v ;

Le 23 octobre 1515, Jean Trimau se plaint du *rapt* d'une barque de 12 tonneaux et de sa cargaison de céréales, *ibid.*, B 22, f° 170, et 186v, 5 décembre.

Actions impliquant des Croisicais et des Français

Actions croisicaises :

Le 28 novembre 1487, prise de Jean Lucas et de Jean Lesneven sur des marchands de La Rochelle, *ibid.*, B 11, f° 52;

Le 18 avril 1488, un navire de marchands de La Rochelle et de Bordeaux pourvu d'un sauf-conduit est capturé par Mahé Morice, Nicolas Boullet et Jean Le Huedez qui peuvent être Croisicais, *ibid.*, B 11, f° 163-163v et 165-166, 18 et 21 avril 1488; Affaire Bonhons, *supra*, note 31.

Actions françaises contre des Croisicais :

En 1470, LA RONCIERE (C. de), *Histoire...*, *op. cit.*, t. II, p. 346, note 6, p. 346; POCQUET du HAUT-JUSSE (B.-A.), *François II...*, *op. cit.*, p. 155.

RESUME

L'action corsaire est, à la fin du Moyen Âge, souvent difficile à distinguer de la piraterie. Cette difficulté tient à la nature des sources dont nous disposons qui ont trait à des contentieux. L'étude d'un dossier concernant le port du Croisic entre 1450 et 1540 montre qu'il convient de considérer les affaires connues par notre documentation comme des bavures de l'action corsaire.

ABSTRACT

The flaws of the privateer's action: the example of Le Croisic, 1450-1540

At the end of the Middle Ages, it is often difficult to tell the difference between the privateers and the pirates' actions. This comes from the nature of the sources that are available to us relating to litigations. The study of a file relating to the harbour of Le Croisic between 1450 and 1540 shows it is advisable to consider the cases known in our documentation as slip-ups of the privateer action.

